5_A_9

Exp 0328

INDICE

N° INTERNO	ARCHIVO	DOCUMENTO
0266 ✓	5-A-9	Centro de Análisis Naval EEUU.
0267 ✓	"	Estudio sobre grado de alistamiento y preavisos mínimos y necesarios para el planeamiento de operaciones y despliegue de las unidades Submarinas.
0271 ✓	"	Ley de Defensa.
0272 ✓	"	Informe Tte. Marcelo VIGNOLLES (Comisión Agrup.Naval Malvinas)
0274 ✓	"	Doctrina británica.
0276 ✓	"	GFH de CFT 40 a COOP y GRANVILLE
0282 ✓	"	Informe de DISA s/conclusiones sanidad en combate.
0288 ✓	"	Informe del DEHE referente equipo del personal embarcado.
0289 ✓	"	Informe de la Escuadra Aeronaval N° 1 relacionado con lanzamiento de torpedo.
0290 ✓	"	Informe de la Escuadrilla Aeronaval del Reconocimiento s/vuelos efectuados.
0291 ✓	"	Informe del Dpto. "B" JEIN s/publicación de EE.UU.
0328 ✓	"	Análisis del Conflicto efectuado un Alte. de BRASIL.
0331 ✓	"	Apuntes de la ESGN de España relacionados con el conflicto.
0332 ✓	"	Idem anterior.
0333 ✓	"	" "
0549 ✓	"	Guíado de emergencia del submarino clase SALTA.

C.O.A.C.
EXP E. INTERNO Nº 0328

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-A-9

CLASIFICADO

ARMADA ARGENTINA

Nº 78 /82

Letra SGEM,3TO

ESTADO ... FOLIO Nº 2 C.O.A.C.

C.O.A.C.
EXP E. INTERNO Nº 0328

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-A-9

BUENOS AIRES, 9 DIC 1982

OBEJTO: E/Oficio.

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE.

Por orden del señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA, agregado elevo el oficio SGNA,DG4 N° 394/82 y agregados, para conocimiento y efecto.-

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.-

CARLOS MARIA ROBERT
CAPITAN DE NAVIO
SECRETARIO GENERAL
DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

CLASIFICADO

FOLIO Nº 2

Estado Mayor General de la Armada

Secretario General

Para conocimiento Sr. Almirante

Go a CAAC

CARLOS PABLO CARPINTERO
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

11. 78

ARMADA ARGENTINA

Nº 384/82.

Letra SGNA ,DG4.-

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 3
C.O.A.C.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
SECRETARIA GENERAL
FECHA: 03 DIC 1982
N. I. S-1341

BUENOS AIRES, 02 DIC 1982

OBJETO: R/artículo "Malvinas".-

A LA JEFATURA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

Adjunto se remite a sus efectos el artículo titulado "MALVINAS: UMA PRIMEIRA ABORDAGEM", del señor Contraalmirante Dn. MARIO CESAR FLORES, de la Armada de la REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, publicado en la Revista Marítima Brasileira.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.

SECRETARIA GENERAL NAVAL
DEPARTAMENTO GENERAL
SUBSECRETARIA GENERAL NAVAL

JOSE MARIA MARTINEZ
CAPITAN DE NAVIO (R. S.)
JEFE DEPARTAMENTO GENERAL

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
ENTRÓ: 03 DIC 1982

TRAMITE INTERNO	N - 1			DGMN	
	N - 2			DGIN	
	N - 3			CTGN	
	N - 4			JEMI	
	JEAN			SICO	
	JEIM			SIEC	
	SGEM			COAA	
				AAJE	

ARMADA ARGENTINA

Nº 394/82.

Letra SGNA, DG4.-

FOLIO Nº 4

BUENOS AIRES, 02 DIC 1982

OBJETO: R/artículo "Malvinas".-

A LA JEFATURA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

Adjunto se remite a sus efectos el artículo titulado "MALVINAS: UMA PRIMEIRA ABORDAGEM", del señor Contraalmirante Dn. MARIO CESAR FLORES, de la Armada de la REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, publicado en la Revista Marítima Brasileira.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.

Fdo.

JOSE MARIA MARTINEZ
CAPITAN DE NAVIO (R. S.)
JEFE DEPARTAMENTO GENERAL

ES COPIA

SUBSECRETARIA GENERAL NAVAL
DIVISION DESPACHO GENERAL
DEPARTAMENTO GENERAL

JOSE A. FIGUEROA
TENIENTE DE NAVIO I. M.
JEFE
A CARGO DE LA DIVISION

EL COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA ORDENA:

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 5
C. O. A. C.

GIRO A: EMGA

PARA:

Tema:

Carta al Sr. COAR, agregando artículo Sr. almirante Flores (Armada del Brasil).

Instrucciones Particulares Sr. COARA:

1- Privado: Desglosar carta y contestar agradeciendo.
Firma Sr. COAR-

2. Girar revista al EMGA-

1): Cumplido.-

Ejecutar

Informar

X Tramitar

Contestar

Recibir

Agradecer

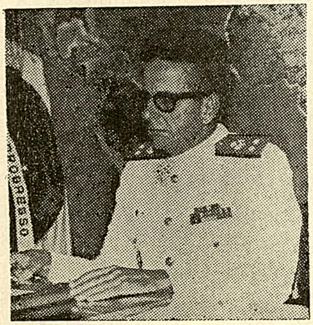
Acusar Recibo

Archivar

Nro. Interno: 6-1682

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 6
C.O.A.C.

MALVINAS: UMA PRIMEIRA ABORDAGEM



Mário César Flores
Contra-Almirante

INTRODUÇÃO

O conflito entre a Argentina e a Inglaterra pelo controle das Malvinas ainda está demasiado próximo no tempo, para que dele tiremos ensinamentos avalizados pela ausência da carga emocional comum aos fatos recentes e pelo perfeito conhecimento do que efetivamente ocorreu no campo militar. Contudo, a prematura disseminação de alguns conceitos e opiniões por vezes incompletos e em parte duvidosos autoriza-nos a que esbocemos agora uma primeira aproximação do problema, com o propósito de estimular seu estudo e ajudar a evitar precipitações conceituais não totalmente corretas, pelo menos para o caso nacional brasileiro.

É óbvio que este artigo é influenciado pela visão profissional do autor, o que é um fato inexorável da vida. Entretanto, procurou-se controlar honesta e objetivamente tal influência — o que, como costuma ocorrer com as opiniões que buscam o equilíbrio, talvez torne o artigo antipático aos partidários das várias concepções radicais.

A abordagem do conflito está restrita ao campo militar e destina-se exclusivamente a atender o contido no primeiro parágrafo desta introdução. Não houve a intenção de apresentar opiniões relacionadas com os direitos de um e outro partido e com o acerto jurídico, político e ético das linhas de ação adotadas, as quais não teriam cabimento em artigo escrito por militar que não deseja insinuar-se no complexo mundo dos julgamentos extraprofissionais.

O próprio uso da expressão Malvinas em vez de Falklands não significa uma tendência: ele reflete apenas o hábito adquirido em dois anos de residência em Buenos Aires; em contrapartida, também por mero hábito é usado neste artigo o nome inglês da capital, Port Stanley, inclusive porque na própria Argentina era esse o nome usado até abril do ano em curso.

OBJETIVOS E LIMITAÇÕES

Como ponto de partida, parece ser conveniente visualizar os objetivos políticos que exerceram nesse, como em qualquer conflito, grande influência sobre o empenho devotado à respectiva consecução e sobre as limitações impostas ao uso da força. Esse esboço inicial facilita a compreensão dos objetivos militares e das condutas estratégicas e operacionais adotadas para atingi-los.

Tanto o objetivo político argentino como o inglês foram rigorosamente limitados: a incorporação — ou reincorporação — das Malvinas, Geórgia do Sul e Sandwich ao patrimônio argentino e, inversamente, a volta à situação anterior a 2 de abril de 1982, data da invasão argentina. Na verdade, a despeito de algumas referências ao colonialismo inglês, ao regime militar de Buenos Aires e a princípios como o da inaceitabilidade de solução militar para controvérsias internacionais e o do direito à autodeterminação dos habitantes locais, no imediatismo prático do conflito Argentina e Inglaterra pretendiam, pura e simplesmente, o domínio das ilhas.

Aliás, nem faria sentido algo mais amplo em termos de objetivos políticos, pois ambos os adversários compartilham um acervo comum de valores diversos, sobretudo culturais — os argentinos em parte calcados nos ingleses — e situam-se no mesmo lado da linha que separa o mundo ocidental do comunista. Além disso, ressalvadas as invasões dos idos de 1806 e 1807, reflexos das guerras napoleô[illegible]cas, bem como algumas pequenas [illegible]ficuldades políticas ao tempo de Juan M. Rosas e econômicas na mesma época e no fim do século XIX, o relacionamento anglo-argentino foi, em geral, extremamente fértil e mutuamente proveitoso, principalmente de meados dos 1800 até cerca de 1930.

É claro que um quadro dessa natureza teria que produzir, como efetivamente produziu, objetivos militares limitados, restritos fisicamente às ilhas e aos meios envolvidos no conflito por seu domínio. Em síntese: os objetivos militares foram, para ambos os partidos, a ocupação das ilhas e, na medida do necessário para a consecução desse objetivo básico, a destruição ou neutralização daqueles meios. Pode-se mesmo afirmar com razoável convicção que as estratégias mili[illegible] argentina e inglesa em momento algum admitiram seriamente objetivos militares mais amplos, como a destruição ou neutralização de elementos do poder nacional inimigo não direta e inequivocamente empenhados no conflito, ou a invasão de territórios que não as ilhas.

ESTADO MAIOR DA ARMADA
FOLIO Nº 617
C. O. A. C.

Essas limitações favoreceram mais a Argentina, que não tinha mesmo condições de exercer pressão militar contra a Inglaterra fora do restrito âmbito do conflito, salvo, talvez, um diminuto esforço submarino contra o tráfego marítimo inglês no Atlântico Sul, de efeitos certamente pequenos. Já a Inglaterra sofreu um certo cerceamento, refletido no respeito ao território argentino e à faixa de 12 milhas de seu mar territorial, que praticamente funcionaram como santuários,[1] bem como no fato de não ter sido o tráfego marítimo de interesse argentino objeto de quaisquer restrições em suas linhas normais. Note-se que as ações contra objetivos em terra e na faixa de 12 milhas de mar costeiro não poderiam, de qualquer forma, ter sido intensas e prolongadas, pois para isso teria faltado poder à Inglaterra, mas as restrições ao tráfego marítimo, no Atlântico Sul e fora dele, estavam ao alcance inglês.

A configuração da "zona de exclusão" retrata o cerceamento inglês. Inicialmente restrita ao círculo de 200 milhas de raio em torno das ilhas, foi depois estendida ao oceano além das 12 milhas de mar territorial argentino. No entanto, ao passar da primeira para a segunda situação, a Inglaterra deixou clara sua intenção de abster-se de interferir no tráfego que não estivesse decididamente vinculado ao esforço de guerra na região das ilhas: fora do supramencionado círculo de 200 milhas a exclusão referia-se apenas aos meios militares.

Quanto ao empenho nacional, a influência limitadora do quadro de objetivos e valores diversos afetou mais a Inglaterra do que a Argentina. Efetivamente, enquanto que nessa última o profundo e mais que secular condicionamento do povo para a reivindicação das ilhas facilitou o controle de dificuldades internas em proveito do esforço bélico, o Governo Inglês precisou superar restrições dos partidos representantes da opinião pública e dos Governos Europeus, tendo tido que afirmar freqüentemente as limitações impostas à conduta de sua força de intervenção. Aliás, é óbvio que é muito mais fácil justificar um engajamento a fundo por objetivos que preencham requisitos políticos e psicossociais bem entendidos e consolidados, e que estejam próximos do território pátrio, do que por objetivos de valor não respaldado por toda a Nação e situados a grande distância, o que talvez explique o recurso do Governo Inglês a princípios como os da solução pacífica e da autodeterminação dos povos, mais sensíveis a parte do povo inglês do que a posse de ilhas longínquas.

Assim, entende-se por que, no balanço entre capacidade e emprego efetivo de poder, a Inglaterra procedeu com relativa moderação — talvez algo "estimulada" pelos países desenvolvidos que a apoiaram —, enquanto que a Argentina foi contida principalmente por sua capacidade em face da do adversário. Ela ajuda a explicar a devolução imediata de prisioneiros e a permissão para operar navios-hospitais na "zona de exclusão", bem como a adoção de uma conduta um tanto distinta da tradição naval inglesa, caracterizada pelo respeito à idéia de que é mais difícil chegar ao sucesso militar agindo com moderação e poupando as forças inimigas.[2]

---

[1] A por vezes propalada incursão de "comandos" sobre bases no continente, cuja veracidade permanecia dúbia até o preparo deste artigo, não compromete radicalmente a afirmação, por se tratar de operação diminuta e rápida.

A CONDUTA ESTRATÉGICA E OPERATIVA

Iniciemos este item ressaltando a condição marítimo-insular dos objetivos físicos principais. Essa condição vinculou as opções estratégicas ao uso do mar, pois hoje, como no passado, o domínio das ilhas oceânicas cabe ao partido que controlar e explorar em proveito próprio e em detrimento do inimigo as águas que as envolvem e as comunicam às fontes dos poderes em litígio. Essa verdade estratégica permanece indiferente à evolução tecnológica dos instrumentos militares, como demonstrou o conflito das Malvinas. A rapidez e a intensidade do conflito com que se definirá o domínio pode variar com as circunstâncias da situação — distâncias relativas, condições climáticas, injunções logísticas e, é claro, a comparação de poderes combatentes —, mas, sejam quais forem as circunstâncias, cedo ou tarde, com maior ou menor esforço, quem conseguir controlar as águas e puder explorá-las, negando-as ao inimigo, acabará por dominar as ilhas.

Feitas essas considerações iniciais, passemos ao conflito em si.

Em sua primeira fase, ainda não propriamente classificável como conflito, a Argentina controlou sem oposição as áreas marítimas de seu interesse imediato e projetou seu poder sobre as Malvinas, Geórgia do Sul e Sandwich, contra resistência diminuta. Durante o período em que usufruiu do controle das comunicações entre as ilhas e o continente, nosso vizinho montou, ao menos nas Malvinas, um razoável poder aéreo e terrestre, demonstrando inequívoca capacidade de organizar e realizar excelente esforço logístico de exploração do controle do mar — nele incluído o do espaço aéreo sobrejacente.

A reação militar inglesa teve início com a negação do uso do mar pelo inimigo, inicialmente restrita ao círculo de 200 milhas em torno das ilhas. Essa reação foi instituída com relativa rapidez, a despeito da distância entre a Europa e o sul da América, graças à propulsão nuclear que, ademais, permitiu estender a presença de uns poucos submarinos até o fim do conflito. Ela reflete a compree[illegible]o dos ingleses, titulares de uma [illegible]tissecular tradição marítima, quanto à conveniência de isolar o mais rapidamente possível as guarnições das ilhas, para propiciar a consecução de seus objetivos com o mínimo possível de perdas. É justo admitir, porém, que também os argentinos compreendiam o significado estratégico da “zona de exclusão”, como demonstra o esforço de montagem do sistema de ocupação e defesa das ilhas, já anteriormente referido e realizado basicamente antes da implantação daquela “zona”, bem como o empenho devotado à defesa antiaérea da pista de Port Stanley, única capaz de ser útil a um fluxo logístico aéreo de expressão não desprezível.

Aliás, é oportuno assinalar aqui que, com o estabelecimento da “[illegible]a de exclusão” e a condição de santuário do território continental, onde, é bom relembrar, a possibilidade de atuação militar inglesa era mínima, a

---

[2] Se é verdade que o CL *Gen. Belgrano* não estava só quando torpedeado, o haver sido poupada a escolta insere-se nessa conduta anômala.

ESTADO MAIOR GERAL DA ARMADA
FOLIO 63 8
C. O. A. C.

maior parte do Exército Argentino, ampliado por uma bem planejada e executada mobilização e parcialmente transferido para o litoral patagônico, nada pôde fazer no conflito.

Com a chegada da força constituída por navios, aviões e helicópteros no fim de maio, a "exclusão" a cargo dos submarinos, que já havia produzido uma certa retração naval argentina e ainda produziria a perda do CL *Gen. Belgrano*, passou a abranger também o espaço aéreo, ainda que com eficácia bastante limitada. Além disso, estendeu-se ela ao oceano exterior às 12 milhas de mar territorial, onde, como já foi dito no item anterior, seus objetivos físicos eram restritos aos meios militares, tudo indicando que, no contexto das limitações do conflito, o propósito estratégico dessa extensão referia-se essencialmente à proteção das linhas logísticas e da própria força naval.

Em complemento ao exposto no parágrafo anterior, cabe assinalar agora que, com a chegada da força principal, a negação do uso do mar por submarinos, uma opção estratégica normalmente inconclusiva a curto prazo, foi complementada pela procura do controle de áreas marítimas de interesse direto e objetivo para os ingleses, logo refletido na reconquista da Geórgia do Sul. Nessa operação foi, como é sabido, perdido o S *Santa Fé,* cujo emprego no apoio à guarnição local demonstrava que os argentinos haviam reconhecido a perda do controle do mar, ao menos naquela área.

Essa busca do controle do mar era imposta por três motivos. Primeiro, o isolamento das guarnições das ilhas, passo inicial de sua reconquista, não poderia ser bem executado apenas pela permeável negação do uso do mar por submarinos. Segundo, a "exclusão" aérea exigia freqüentes ataques à pista de Stanley, única forma de dar-lhe alguma, ainda que limitada, efetividade e, para isso, fazia-se necessário o emprego de aviões embarcados, já que as ações conduzidas pelos *Vulcan* operando de Ascensão não podiam ocorrer com a freqüência e a intensidade adequadas. Por fim, o sucesso do desembarque dependia de um certo grau de controle das águas em torno das ilhas, que também era necessário para o apoio tático e logístico às operações subseqüentes em terra, a ser provido por navios e aeronaves. Tudo isso implicava, portanto, na necessidade de operar regularmente navios de superfície, inclusive navios-aeródromos, em águas próximas das ilhas, cujo controle teria que ser, como efetivamente o foi, gradativamente consolidado e convenientemente explorado.

Ora, como sabemos, os navios argentinos de superfície estavam contidos em áreas costeiras pela ameaça submarina inglesa. Quanto aos poucos submarinos argentinos,[3] careciam eles de expressão para atuar contra as extensas comunicações logísticas e a força naval inglesa, dotada de excelentes navios e helicópteros anti-submarino projetados para a ameaça soviética e apoiada por aviões de patrulha voando de Ascensão, não sendo de se descartar também a hipótese de emprego de submarinos nucleares em papel defensivo, junto aos principais navios da força de intervenção.

---

[3] Especula-se sobre algumas falhas torpédicas e prováveis limitações dos submarinos classe *Salta* para as difíceis condições de mar e tempo da "área Malvinas" nos meses de outono e inverno. O autor não teve condições de aprofundar este tema.

Assim, as atividades inglesas de controle da área marítima malvinense e de sua exploração — ataque sistemático a instalações e meios bélicos em terra, desembarque e apoio às operações terrestres — só foram perturbadas com relativa gravidade pelos aviões baseados em terra — ao menos de acordo com o que se sabe a respeito até o preparo deste artigo. A grande exceção a essa idéia geral parece ter sido a operação a cargo do CL *Gen. Belgrano*, abortada por seu torpedeamento, cuja tarefa talvez fosse incursionar sobre a Geórgia do Sul ou atuar contra o sistema logístico flutuante na área entre as Malvinas e aquela ilha.

Operando de suas bases continentais patagônicas e da Terra do Fogo, os aviões da Força Aérea e da Marinha conduziram uma campanha de desgaste cujo propósito mais plausível e provável consistia em dificultar a liberdade de ação dos ingleses, até que a exaustão ou o inverno inviabilizasse a reconquista das ilhas. Complementarmente, é de se supor que ela também visasse a um propósito mais utópico e difícil, em face da comparação entre a tarefa e o poder aéreo disponível que, aliás, pouco ou nada poderia fazer contra os submarinos nucleares: reduzir o poder combatente inglês de modo que a força naval argentina pudesse prover um mínimo de apoio seguro às guarnições das ilhas e conseguisse ao menos dificultar o desembarque, com o que a posse das Malvinas tenderia a consolidar-se. Simultaneamente, aviões de transporte mantinham um precário fluxo logístico ligando as Malvinas ao continente, o qual, embora pouco eficaz, provia um certo alento aos sitiados.

A campanha aérea argentina honrou o esforço nacional devotado ao aprestamento que permitiu sua execução. Dentre seus pontos altos, é justo destacar a eficiência do apoio logístico que a manteve por cerca de um mês e a competência demonstrada tanto no planejamento de operações algo complexas, que por vezes incluíam o emprego coordenado de grupos aéreos diversos e o reabastecimento em vôo, como no correto uso de táticas e técnicas coerentes com os aviões e as armas disponíveis.

Aliás, permito-me consignar aqui uma breve ilação inferida do eficaz emprego de um pequeno númer[illegible]e modernos aviões navais — os *Superetendard* —, armados com eficientes *stand-off* mísseis antinavio: se o NAe *25 de Mayo* pudesse ter superado a contenção a que esteve sujeito, contando com a dotação aérea de *Superetendard* para ele prevista,[4] a ameaça aérea argentina teria transcendido a restrita área atingível do continente, estendendo-se às linhas logísticas inglesas e à Geórgia do Sul. Essa hipótese complicaria o problema inglês e exigiria empenho prioritário dos submarinos e aviões embarcados, os primeiros com prejuízo para a "exclusão" e os últimos, para as operações decisivas nas ilhas.

Sob a perspectiva das teorias de guerra no mar, a campanha aére[illegible]gentina correspondeu à concepção estratégica caracterizada pelo emprego de meios rápidos e bem armados, em áreas próximas das bases, onde

---

[4] O autor não sabe se os *Superetendard* já podiam operar do NAe *25 de Mayo*, mas, de qualquer forma, é sabido que apenas parte do esquadrão havia chegado à Argentina.

ESTADO MAYOR GENERAL
FOLIO 659

executam ações de desgaste visando à consecução de objetivos comumente locais e limitados, contra um inimigo mais forte e que precisa operar em condições menos favoráveis de tempo e distância. Uma campanha dessa natureza dificulta a atuação do inimigo, mas, para impedir que ele atinja seus objetivos, é preciso que os agentes do desgaste — nesse caso, os aviões — sejam suficientemente abundantes para interromper o conceito da operação inimiga, apesar de suas próprias perdas, provocando, finalmente, perdas inaceitáveis que levem o inimigo a desistir de seus intentos. Esse ponto de ruptura não foi atingido, pois, apesar da relativa fragilidade dos navios de combate, decorrente de modernas [illegible]cepções estruturais que certamente serão revistas a, performance das armas antiaéreas e o apoio dos aviões V/STOL embarcados conseguiram controlar a ameaça em nível que permitiu manter a pressão operativa e a substituição das perdas. Já no que concerne aos meios aéreos perdidos pelos argentinos, eles não puderam ser substituídos — ou, se o foram, a substituição foi certamente diminuta.

Façamos aqui um breve parêntese em torno do tema da condição de santuário usufruída pelas bases continentais, ampliando-se um pouco uma idéia já consignada anteriormente. É evidente que a Inglaterra não dispunha de poder para atuar intensa e freqüentemente contra tais bases, podendo no máximo realizar breves e eventuais incursões aéreas de alto custo [illegible] meios, com aviões embarcados ou com os *Vulcan* operando de Ascensão e, talvez, pequenas ações de "comandos", sem que lhe assistisse o direito à pretensão de, com isso, impedir ou reduzir ponderavelmente a atividade aérea argentina. No entanto, se a ameaça aérea inglesa não tivesse sido neutralizada por injunções políticas, a Argentina teria tido que empenhar aviões para a defesa de bases aéreas e navios em portos e águas costeiras, em detrimento do ataque à força de intervenção.

Prossigamos agora o raciocínio interrompido pela referência ao santuário continental: graças à capacidade inglesa de conter suas perdas em nível aceitável e de poder substituí-las, os argentinos acabaram sendo alcançados por seu próprio desgaste, que, como dissemos, era praticamente irreversível no curso do conflito. Não é de se admirar, portanto, que a resistência das guarnições das ilhas entrasse em declínio sem que as perdas inglesas — nelas incluídas as unidades perdidas e as que sofreram restrições operativas por avarias — chegassem a comprometer seriamente a força de intervenção.

Em síntese: o emprego de muitas dezenas de bons e competentemente operados aviões baseados em terra, contra uma força naval bem dotada de defesa antiaérea e de um relativamente pequeno número de aviões embarcados — cuja capacidade em combate aéreo pode ter sido incrementada pelo uso de modernos mísseis de procedência norte-americana —, perturbou e cobrou um custo não desprezível, mas não impediu o cumprimento da missão da força naval.

Os fatos que foram abordados nos parágrafos anteriores se assemelham de alguma forma, embora em escala muito distinta, ao que ocorreu quando da invasão de Okinawa em abril de 1945, onde o emprego e a perda de centenas de aviões japoneses baseados em terra não impediram a conquista da ilha, se bem que tenha aumentado muito o custo humano e material da operação.

Contudo, já que apelamos ao passado, é preciso aceitar também os casos inversos, que demonstram o valor da aviação baseada em terra em áreas restritas e próximas das bases. Lembro, como ilustração, as invasões da Noruega (abril de 1940) e da Península Malaia (dezembro de 1941). Na primeira, a Luftwaffe tolheu a liberdade de ação naval inglesa e respaldou o emprego de navios alemães; na última, aviões japoneses operando do sul da Indochina destruíram a força naval inglesa que pretendia opor-se à invasão e que não dispunha de apoio aéreo. É bem verdade que nesses exemplos o emprego da aviação baseada em terra visava a propósitos ofensivos e estava associado ao de forças navais — o que os tornam um tanto distintos dos casos de Okinawa e Malvinas. Contudo, tal diferença não compromete o valor dessa aviação, particularmente em circunstâncias que favoreçam sua prevalência, a saber: bases próximas, grande disponibilidade de meios e capacidade aérea e de defesa antiaérea insuficientes, por parte do inimigo.

Pode-se assim admitir que, se situação tivesse sido diferente nas Malvinas — maior capacidade aérea argentina, inclusive armas de melhor desempenho,[5] menor e/ou menos eficiente acervo de meios ingleses, distância entre a área de combate e as bases um pouco mais curta e, é justo acrescentar essa circunstância peculiar à área e à época, fatores climáticos menos restritivos ao emprego da aviação —, o resultado talvez tivesse sido um tanto diferente. Conservadas, porém, as condições gerais do confronto conforme existiram de fato, permito-me aventurar a afirmação de que a campanha aérea conduzida pelos argentinos só teria podido prejudicar consideravelmente a consecução da estratégia inimiga se a ela se somassem ações aeronavais e submarinas contra o imenso complexo logístico flutuante inglês que se estendia da Europa aos 60° de latitude sul, o que teria complicado bastante o problema da força inglesa.

O quadro militar em que se procedeu o desembarque de São Carlos já era, assim, de consolidação do controle do mar na área do conflito, complementada por freqüentes incursões aeronavais e por bombardeio naval de objetivos militares em terra, bem como por eventuais incursões [illegible] pequenos grupos de "comandos". [illegible] execução confirmou a existência de condições para explorar em profundidade o controle já atingido. A reação aérea argentina, um pouco retardada pela escuridão, foi corajosa e eficiente, tendo imposto castigo aos ingleses; faltou-lhe, porém, capacidade para abortar o prosseguimento do desembarque, por ela flagrado com a cabeça-de-praia já dispondo de alguma defesa antiaérea. Aliás, é interessante observar-se que o movimento navio-terra foi executado com extraordinária rapidez, graças ao helitransporte e à excelente tecnologia dos meios de superfície nele empenhados, bem como à relativa simplicidade do equipamento da tropa, cuja idéia de manobra em terra não exigia material de [illegible]de peso e porte. Além disso, o próprio aprestamento anfíbio inglês no contexto da OTAN era compatível com a operação de São Carlos, por

---

[5] Existem informes sobre impactos sem explosão.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 10 C. A.

ser ele orientado para as ilhas ao norte da Inglaterra e o litoral noroeste da Europa, cujas condições climáticas e geofísicas possuem alguma similitude com as malvinenses.

Situação e acontecimentos similares, embora em dimensões menores, repetir-se-iam dias depois no desembarque em Fitzroy, onde novamente a reação aérea argentina, um tanto tardia, produziu perdas algo severas, mas não sustou o desembarque.

Observe-se, também, que os desembarques não foram objeto de resistência em terra, ao menos em sua crítica fase inicial. No que concerne a São Carlos, ao que parece, os argentinos não esperavam o desembarque naquela região e sim mais próximo da capital. Como isso não aconteceu, como a mobilidade e o equipamento da tropa inglesa eram superiores aos da argentina, como o apoio logístico inglês excedia de muito a combalida capacidade logística adversária e, finalmente, como a tropa inglesa dispunha de apoio aéreo e naval, enquanto que o apoio aéreo argentino a partir do continente ou de pistas nas ilhas tendia a decrescer e o apoio naval era nulo, a campanha em terra foi relativamente rápida e, em poucos dias, o infante dava, como sempre deu ao longo da História, a palavra final do conflito.

É sempre oportuno lembrar, porque, de conformidade com o previsto na estratégia inglesa, o sucesso em terra muito deveu ao isolamento imposto às guarnições das ilhas, que caminhavam para uma progressiva deterioração de suas condições materiais e de higidez. Não se explicaria de outra forma o colapso de uma força terrestre mais numerosa do que a atacante, dotada com moderno equipamento militar — ainda que não dispondo de alguns itens de alta tecnologia que os ingleses possuíam — e bem motivada para o objetivo de sua ação, a defesa de ilhas que, em seu conceito, haviam reconquistado após 150 anos de usurpação.

Diga-se de passagem que essa afirmação não nos deve produzir qualquer perplexidade. Afinal, embora repetindo conceito já exposto antes, volto a lembrar que o conflito das Malvinas foi estrategicamente marítimo e a guerra no mar gira, em última análise, em torno da exploração e/ou da negação das comunicações marítimas. Assim, como a Argentina não teve condições para interferir nas longas comunicações inglesas, enquanto que a Inglaterra as teve para reduzir drasticamente as curtas comunicações logísticas argentinas, o desfecho natural teria sido, cedo ou tarde, o que acabou por acontecer.

Encerrada a apreciação geral e sumária das condutas estratégicas e operativas, vamos agora fechar este item com alguns breves comentários sobre a capacidade inglesa de projetar poder a 7 mil milhas de distância da Inglaterra.

Essa capacidade esteve fundamentada não apenas no Poder Naval, mas também na Marinha Mercante, sem cujo concurso aquele poder teria sido severamente cerceado por graves injunções logísticas. Efetivamente, a Inglaterra fez uso de um grande número de navios civis — de rebocadores de socorro aos cargueiros, petroleiros e grandes navios de passageiros, em número provavelmente superior ao de unidades de combate —, uma inequívoca demonstração do valor da Marinha Mercante como instrumento de apoio às operações navais.

O excelente desempenho desses navios, que neutralizaram a adversidade da distância, bem como a capacidade demonstrada pela indústria naval inglesa de agir em ritmo de mobilização e emergência — certamente ajudada por um meticuloso preparo prévio —, adaptando-os com incrível rapidez para suas funções de apoio que incluíam em alguns casos atividades bastante estranhas à função normal dos navios, como a operação de aeronaves, refletem algo a ser cuidadosamente analisado pelos que se preocupam com o poder nas grandes extensões oceânicas. Essa extraordinária manifestação de versatilidade e flexibilidade de um poder marítimo bem constituído e balanceado em suas componentes militar e civil há de constar como tema de estudo por muitos anos futuros.

CONCLUSÕES

São delineados agora diversos comentários conclusivos, fundamentados no que se sabe sobre o desenvolvimento do conflito. Alguns deles refletem conceitos conhecidos e até certo ponto óbvios, ao menos para o leitor profissional, prescindindo do conflito em pauta para se fazerem presentes. Apesar disso, eles são expostos aqui porque é sempre útil insistir em sua difusão, sobretudo quando respaldados por um conflito recente e que a todos interessou.

Antes de enunciá-los é preciso apresentar uma advertência, pois têm sido freqüentes na imprensa e até mesmo em ambientes militares as manifestações de irrestrita aceitação de ensinamentos gerais extraídos desse conflito. Esses ensinamentos não podem ter um caráter de verdade absoluta e precisam ser criteriosamente ajustados ao problema estratégico de cada país em si, pois poucos são aqueles que possuem problema similar ao das Malvinas, seja ele encarado sob a perspectiva inglesa ou argentina.

Dessa forma, encareço enfaticamente a necessidade de avaliar com objetividade racional os comentários que se seguem, procurando ajustá-los ao problema estratégico brasileiro no mar, onde, ao menos no que concerne ao futuro breve previsível, despontam como prioritárias a proteção do tráfego marítimo e a defesa do litoral e instalações costeiras, bem como de Fernando de Noronha e Trindade

Ressalto de início que o conflito das Malvinas voltou a demonstrar em plena era espacial e eletrônica que o poder naval ou, melhor dizendo, o poder marítimo, nele incluído as Marinhas de Guerra e Mercante, continua sendo excelente instrumento de manifestação de poder a grande distância. Esse tipo de emprego do poder marítimo preocupa mais os países com interesses ou responsabilidades capazes de exigir projeção de poder através do mar e o aprestamento que lhe corresponde é complexo, como o mostrou a força de intervenção inglesa, constituída por submarinos, navios de combate e apoio — esses, militares e civis —, aviões e helicópteros embarcados, tropa e meios anfíbios.

Outro comentário que merece [illegible]taque refere-se ao papel da aviação de ataque baseada em terra, na guerra no mar. Nas Malvinas repetiu-se o que já havia sido demonstrado no passado: essa aviação é útil para perturbar o controle de área marítima pelo inimigo e sua exploração, mas, para impedi-los, é preciso que ocorram cir-

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 11

cunstâncias favoráveis, a saber: abundância de meios próprios, insuficiência de apoio aéreo e de defesa antiaérea por parte do inimigo e, por fim, área de operações próxima. Ademais, a situação geral nas Malvinas, onde a contenção imposta pelos submarinos nucleares não dependia dos resultados das ações aéreas, reforçou ensinamento já conhecido: na guerra no mar, para que a aviação induza efeitos conclusivos seu emprego precisa estar associado a ações navais que explorem seu sucesso.

A frase acima facilita-nos prosseguir com uma menção aos submarinos nucleares. A decisiva contribuição dessas unidades para o resultado final do conflito comprova que elas desbalanceiam qualquer confronto no mar, em detrimento de quem não as possuem. Aliás, o cerceamento da liberdade de ação a que foi submetido o poder naval argentino alerta-nos para o fato de que, num futuro já um tanto presente, as Marinhas dividir-se-ão em dois grupos: o das que dispõem de tais submarinos e os das decididamente secundárias, por não possuí-los. Carece de consistência a idéia de que a situação teria sido diferente se a Argentina já dispusesse dos submarinos, fragatas e corvetas ora em obtenção, pois, no presente estado da arte, a contraposição aos submarinos nucleares exige unidades similares, como o demonstram os programas navais dos EUA, da URSS, da Inglaterra e da França.

A perturbação causada à força inglesa por uns poucos aviões *Superetandard* voando de terra e armados com míssies *stand off* antinavio permite-nos inferir que mesmo um navio-aeródromo modesto, operando uma dezena de aviões de desempenho e armamento similar, constituiria ameaça grave nas extensões oceânicas, em conflito que não envolvesse grandes navios-aeródromos. Os acontecimentos das Malvinas esboçam também o antídoto para essa ameaça: aviões embarcados servidos por sistema de deteção que lhes permita destruir os vetores antes do lançamento dos mísseis — o que faltou aos ingleses —, excelente defesa antimíssil nos navios e, em outra dimensão, submarinos para atacar o navio-aeródromo, tarefa essa que pode ser também a dos aviões embarcados.

Em contrapartida, parece oportuno comentar que nos congestionados *Invencible* e *Hermes,* os aviões V/STOL só disputaram espaço com os helicópteros. Aliás, é sabido que a Royal Navy não mais possui aviões anti-submarinos embarcados. No conflito em pauta a tendência ao ocaso desses aviões foi justificada na prática: para a ameaça submarina empregaram os ingleses helicópteros anti-submarinos embarcados e aviões *Nimrod* voando de Ascensão.

Registro agora que mais uma vez foi demonstrada a tendência atual de só se proceder desembarques em áreas pouco ou não defendidas, ao abrigo das armas defensivas modernas. A ação inglesa em São Carlos realçou também outra tendência de nossos dias, estreitamente vinculada à anterior: a da rapidez do desembarque, visando à consolidação de um dispositivo adequado em terra, antes da reação inimiga. Para tanto os ingleses, além de empregarem aeronaves e meios de superfície de elevada performance, aligeiraram e simplificaram o material da tropa, que não incluiu equipamento de grande porte e peso.

O desembarque em apreço mostrou que o requisito da superioridade aérea não pode ter um valor absoluto. Naquela situação específica a rapidez do desembarque e o atraso da reação aérea imposto pela escuridão haviam facilitado a montagem de dispositivo antiaéreo em terra; esse dispositivo, uns poucos aviões V/STOL e a eficiente defesa antiaérea dos navios permitiram o prosseguimento do desembarque com perdas aceitáveis. Circunstâncias similares e/ou outras que porventura ocorram justificam a avaliação do requisito em cada situação.

Quanto aos submarinos da Argentina, até a ocasião do preparo deste artigo, não havia informações capazes de alicerçarem comentários sobre seu papel. Entretanto, a inegável motivação e competência naval de nosso vizinho permite-nos conjecturar que as atividades daqueles submarinos foram prejudicadas por três ou quatro fatores: qualidade da defesa anti-submarino inglesa — que talvez até incluísse submarino nuclear —, insuficiência de unidades para emprego nas imensas linhas logísticas inglesas e, se verídicos os informes a respeito, a deficiência dos pequenos *Salta* em difíceis condições de mar e algumas falhas torpédicas.

Sobre a fragilidade dos navios de superfície aos impactos, as evidências são óbvias, não havendo motivo para comentar aqui o que já é francamente admitido: a conveniência de serem revistos os conceitos técnicos que vinham sendo adotados.

Passemos, assim, ao último e importante comentário, que versa sobre o desempenho relativo dos equipamentos militares.

O conflito das Malvinas mostrou que, na era tecnológica em que vivemos, só um sistema de armas de alto desempenho é capaz de enfrentar outro de alto desempenho. Em apoio a essa afirmação poder-se-ia invocar muitos exemplos extraídos do conflito, mas, para encurtar razões, serão expostos apenas dois, sendo um naval e um aéreo: a Argentina nada pôde fazer contra os submarinos nucleares e seus excelentes *Mirage* não conseguiram superar os aviões V/STOL armados com o extraordinário míssil *sidewinder* norte-americano, que desbalanceou o combate aéreo.

Assim, podemos concluir que à correta estratégia inglesa somou-se a elevada qualidade das armas que a implementaram. Essa alta qualidade das armas contribuiu decisivamente para conduzir o conflito ao seu conhecido resultado final, a despeito da vanta[illegible] geoestratégica da Argentina e ao fato de que seu poder militar, embora tecnologicamente algo abaixo do inglês, estava bem aprestado. Aliás, é curioso observar-se que a superioridade tecnológica facilitou o exercício de um esforço controlado e dosado, sem excessos que conflitassem com as limitações a que esteve sujeita a estratégia inglesa. A ausência de tal superioridade talvez tivesse provocado linhas de ação mais indiscriminadas, como, por exemplo, o ataque ao continente e a navios em portos, bem como ao tráfego marítimo, esse último como medida de pressão para flexibilizar a posição argentina.

Isso tudo nos alerta para a conveniência de compatibilizar a desejada e necessária nacionalização militar [illegible] função também das ameaças e ri[illegible], para que, caso sejamos compelidos a um conflito, nele engajemos com um poder militar tão nacionalizado quanto possível, mas ainda assim eficaz.

Rio de Janeiro, 30 de junho de 1982